



Mit drei Doppeltüren und viel Übersicht: der Citea

VDL Citea SLF 120

Fokus aufs Wesentliche

Mit dem Citea-Niederflurbus, der sich in zahlreichen Ländern längst gut verkauft, zielt VDL jetzt auf den lukrativen deutschen Nahverkehrsmarkt. Sein Leichtbaukonzept soll den Kraftstoffverbrauch senken. Kann er den Platzhirschen Paroli bieten?

Ob schon jeder in der Branche die Marke VDL kennt? Wir wären uns da nicht so sicher. Hier steht es schwarz auf weiß: VDL Bus & Coach ist der niederländische Omnibushersteller, der in Deutschland für die frühere Marke Bova stand. 2005 formierte sich das Unternehmen, das so etablierte Namen wie DAF-Bus, Jonckheere, Berkhof, Kusters und eben Bova integrierte. Den nächsten Meilenstein setzte VDL 2010: Das Unternehmen gab sich eine neue strategische Ausrichtung. Künftig setzt man konsequent auf die Integralbauweise, die fast babylonische Vielfalt an Produkten und Marken wird vereinfacht. Drei Plattformen – Reisegeschäft, Intercityverkehr und ÖPNV – lösen die Bova-, Jonckheere-

und Berkhof-Typen ab. Jetzt tragen ausnahmslos alle Produkte das gemeinsame VDL-Logo, das nur von den Produktbezeichnungen ergänzt wird. Und der Stadtbus der Niederländer heißt Citea – das bislang noch lückenhafte Typenprogramm soll zu einer kompletten und wettbewerbsfähigen Baureihe ausgebaut werden.

Auch wenn er in Deutschland noch wie ein Exot gehandelt wird, hat er sich schon einige Lorbeeren verdient. In den Benelux-Ländern und sogar im Mittleren Osten (Dubai) verkauft er sich in großen Stückzahlen. Jetzt darf er sich sogar mit dem Award „Bus of the Year 2011“ schmücken. Unsere ersten Erfahrungen liegen bereits mehr als zwei Jahre zurück, wo

sich ein Citea-Testbus recht wehrhaft gegen Setra NF und MAN Lion's City behauptete. Neuerdings trägt der Holländer ein neues Gesicht und sein Markenzeichen stolz wie ein Wappen. Der dunkle Lidschatten um die Scheinwerferaugen ist das wesentliche Erkennungszeichen. Sonst bleibt der Citea, wie er sich schon 2007 präsentierte: ein kantiger Geselle mit dem spröden Charme eines Nutzfahrzeugs. Plane Flächen, die den Waschmaschinen keinerlei Widerstand entgegenzusetzen, bestimmen das Bild. Die Seitenwände tragen nach unten abgesetzte Paneele, die sich bei Anfahrtschäden schnell und kostengünstig tauschen lassen. Für die Eckteile im Bug und im Heck gilt das gleichermaßen – die Entwickler



haben, typisch niederländische Mentalität, die Wirtschaftlichkeit im Fokus. Das Alleinstellungsmerkmal sehen die VDL-Strategen im intelligenten Leichtbau-Konzept. Die Karosserie besteht außen aus Kunststoff, die Struktur darunter wird in rostfreiem Edelstahl gefertigt. Die Dachpartie besteht aus einem Kunststoff-Sandwich, auch sonst wird auf jedes Kilo geachtet. Der Citea bringt leer etwa 11,1 t auf die Waage, fahrfertig voll betankt und mit Fahrer. Die Nutzlast reicht theoretisch für 100 Fahrgäste, obwohl im Heck ein vollformatiger 9,2-l-Diesel von DAF werkt. Am Fahrwerk und seinen ZF-Achsen würde es ebenfalls nicht scheitern: Mit zulässigen Achslasten von 7,5 und 12 t sind ausreichend Reserven vorhanden.

Streng funktional. Der Innenraum wirkt aufgeräumt, das Ambiente ist sachlich und betont reinigungsfreundlich gehalten – wobei ein paar bunte Farbkleckse da und dort nicht schaden würden. Sofort fällt auf, dass rechts neben Tür 1 kein Platz für den wohl zweitwichtigsten Sitz bleibt – der beliebte Passagierplatz mit Blick auf den Fahrer fällt dem längeren Radstand des Citea zum Opfer. Wer mag, bekommt dort eine absolut empfehlenswerte Ablagerelinge montiert. Auf 12 m

Länge finden 28 sitzende und 70 stehende Fahrgäste Platz, rechnet der Hersteller vor. Plus die beiden Klappsitze an der Stehplatzinsel, die von Müttern mit Kinderwagen so geschätzt werden. Die Kunststoff-Schalen der Sitze stammen von Kiel – kombiniert mit der VDL-eigenen Polsterung sehen sie nicht nur einladend aus, sie sind auch bequem. Die Verarbeitung im Innenraum wirkt routiniert, die Qualität der Fertigung ist durch-

Erfreulich pflegeleicht präsentiert sich der Citea in der Werkstatt.

aus beachtlich. Beispielsweise der feinsäuberlich verschweißte Bodenbelag, die Verkleidungen, die Dachkanaldeckel, die sauber in Reihe und Glied stehen, der ordentlich verarbeitete Fahrerarbeitsplatz. Aber der Citea verleugnet seinen Nutzfahrzeugcharakter nicht, auf peniblen Automotive-Feinschliff verzichten die VDL-Entwickler bewusst. Dafür ist der professionelle Eindruck an vielen durchdachten Details festzumachen. Das Innenlicht, montiert an den Dachkanälen, leuchtet auf die Sitzreihen, dort wo Fahr-

gäste lesen möchten. Zweischalige Innen- deckel am Motorturm tragen dazu bei, dass der Motor moderat in den Innenraum tönt. Breite Ventura-Innenschwenktüren mit Wabco-Technik öffnen und schließen rasch, sparen so wertvolle Zeit an der Haltestelle. Und die zwei Stehplatzinseln an den beiden hinteren Türen beschleunigen das Einsteigen.

Volle Leistung mit Expresszuschlag. An Antriebsleistung spart der Testbus nicht. Mit 310 PS, 99 Prozent davon stehen schon bei 1.700 Umdrehungen parat, zählt der gut 16 t schwere Citea zu den potenten Kandidaten. Weil der Drehmomentverlauf eine füllige Kurve aufweist, tritt der 9,2 l große DAF-Reihensechszylinder artgerecht aus der Haltestelle kräftig an und kann meist auf höhere Drehzahlen verzichten. Ein Blick auf die Datenlage zeigt: Schon bei 1.000 Umdrehungen etwa 1.150 Nm, maximal 1.250 sind es von 1.100 bis 1.700 Umdrehungen. Der DAF-Diesel arbeitet einem Voith-Diwa-Getriebeautomaten zu, die beiden Komponenten verstehen sich trefflich. Die Viergangautomatik schätzt diese Art der Leistungsentfaltung, sie legt ohne Sensotop-Schaltsoftware die Gänge zügig nach und dämpft die Übergänge sauber

Was der Tester sagt



Antrieb

- + Kräftiger Sechszylinder-Diesel
- + Sauber abgestimmter Antriebsstrang
- + Hohe Fahrleistung

Fahreigenschaften

- + Sicheres Fahrverhalten
- + Stabiler Geradeauslauf
- + Schluckfreudige Federung
- Nickschwingungen bei langhubigen Bodenwellen
- + Feinfühlig und standfeste Bremsanlage

Wirtschaftlichkeit

- + Hohe Nutzlastreserven
- Verbrauchsnachteil bei langhubigen Bodenwellen
- + Betont servicefreundliches Fahrgastkonzept

Fahrgastkomfort

- + Guter Fahrgastkomfort (Sitze, Heizung/Lüftung/Klima)
- + Satt schließende Türen
- + Gut gedämmte Antriebsgeräusche auch im Heck
- Nicht ganz klapperfreier Aufbau

Fahrer Arbeitsplatz

- + Einfache Bedienung
- + Übersichtlich modernes Cockpit mit gutem Bedienungskomfort
- Stehende Pedalerie

mit weicher Wandlerarbeit. Im Stadtbetrieb zeigt sich das leistungsfähige Duo von seiner Schokoladenseite, selbst der Retarder verzögert sanft und ohne Rucke.

Und weil sich der PR-Sechszylinder im Alltag als erfreuliche Antriebsquelle offenbart, sind wir besonders auf das Testfinale mit der Kraftstoffendabrechnung gespannt. Die hohe Antriebsleistung wird im Stadtbetrieb mit engen Haltestellenabständen nicht honoriert. Der Citea verbrennt dort durchschnittlich 50,5 l auf 100 km, die Michelin-Winterreifen tragen ihren Anteil dazu bei. Aber fest steht immerhin: Wer hier aufs Tempo drückt, zahlt einen Expresszuschlag. Sparsamer bei leichter Topografie, das zeigen unsere Testprotokolle, schlägt sich der PR-Diesel im Zweiachser mit 250 PS Einstiegsleistung. Erhält der starke Citea mit längeren Haltestellenabständen freie Fahrt, läuft er zu großer Form auf. Im gemischten Umlandverkehr werden es nicht mehr als 36 l/100 km – wobei der Niederländer dann mit überlegenen Fahrleistungen den meisten Konkurrenten die Rücklichter zeigt. Und noch bessere Werte wären im Bereich des Möglichen. Steigen die Fahrgeschwindigkeiten, ist die ZF-Sechsgang-Automatik dem Voith-Automaten überlegen. Was uns das sagt: Das passende Fahrzeug erhält man nur über eine genaue Einsatzanalyse.

Auf Augenhöhe mit dem Marktführer.

Rund um die rollende Basis machen die Holländer Nägel mit Köpfen. Die EBS-Bremsanlage ist allen Fahrsituationen gewachsen – was der Retarder nicht packt, wird von den Radbremsen erledigt. Der Eindruck ist nachhaltig, die Betriebsbremse verzögert im Bedarfsfall hochwirksam, an den Haltestellen aber sehr gefühlvoll. Wenig Anlass zur Kritik bietet auch das Fahrwerk, das dem Citea auf allen Straßen zu guten Fahreigenschaften verhilft. Das schluckfreudige Fahrwerk mit einzeln geführten Vorderrädern kommt weder in schnell gefahrenen Kurven noch auf welliger Fahrbahn in Verlegenheit. Der Citea läuft unbeirrbar geradeaus, folgt den Lenkbefehlen auch ohne Stabilisatoren mit Präzision. Der gefühlte Federungskomfort für die Fahrgäste wird nur auf langhubigen Bodenwellen etwas



getrübt, die der Vorderwagen mit Nachschwingen quittiert.

Das Geräuschniveau überrascht positiv. Die VDL-Techniker weisen mit sorgfältiger Verpackung nach, dass ein Motorturm nicht in den Innenraum lärmern muss. Bei voller Beschleunigung messen wir im Heck 77 dB(A), unter Teillast hält sich der PR-Sechszylinder dezent im Hintergrund. Und vorn wird es erst oberhalb der 70 km/h-Marke lauter, wenn es an der Vordertür vernehmlich zischt. Hatten wir zuletzt noch den Fahrer Arbeitsplatz kritisiert, so sehen wir uns jetzt bestätigt: VDL

Der Citea läuft unbeirrbar geradeaus und folgt den Lenkbefehlen auch ohne Stabilisatoren mit Präzision.

reagiert und bietet den Citea mit zwei komplett neu entwickelten Cockpits an. In Deutschland wird wohl die VDV-gerechte Kommando-Zentrale favorisiert, die den Fahrer vor keine Geheimnisse stellt. Ein vernünftiger Sitz, ein übersichtlicher Armaturenräger, dazu eine deutlich verbesserte Lenkung, was will man noch mehr? Unsere Wunschliste enthält einen linken Außenspiegel, der nicht so viel Sichtfeld verdeckt und nicht in der Seitenscheibe





Hinten sitzt man hoch auf den Radkästen und über dem Antrieb.

spiegelt - oder wie wäre es mit einer modernen Pedalerie mit hängenden Pedalen, die sich deutlich besser bedienen ließe?

Erfreulich pflegeleicht präsentiert sich der Citea beispielsweise beim Tanken: Schon beim Öffnen der Klappe sieht der Tankwart, wie es um Treibstoff und Ad-blue bestellt ist. Der Schnellverschluss am Tankstutzen ist obligatorisch, so wird kein Tankverschluss vergessen. Die Werkstatt schätzt die perfekte Zugänglichkeit der wesentlichen Wartungspunkte. Der Motor und seine Nebenaggregate sind ohne Demontagen beinahe rundum zugänglich. Die Schutzpaneele an den Seiten werden gesteckt und nur von unten verschraubt. Und an Bug und Heck ist der Citea mit wenigen Handgriffen demaskiert.

Unser Fazit. Zugegeben, Zuneigung auf den ersten Blick ist es nicht. Dazu gibt sich der nüchtern-sachliche Niederländer zu spröde. Näher hinsehen lohnt sich aber. Der günstig kalkulierte Citea spricht die Kostenrechner an, die Werkstatt, aber auch die Fahrzeugtechniker. Denn der intelligent konzipierte Niederflerbus hat alles, was ein moderner Stadtbus heute braucht. Am Fahrgastkomfort mangelt es

MESSWERTE	
Wetter	5-8°C, sonnig, leichter Wind
Gefahrene Kilometer	139,3 km
Durchschnittsverbrauch	38,2l/100 km
Kraftstoffverbrauch Stadtlinie	
Durchschnittsgeschwindigkeit	21,19 km/h
Durchschnittsverbrauch	50,2 l/100 km
Kraftstoffverbrauch Überlandlinie	
Durchschnittsgeschwindigkeit	43,94 km/h
Durchschnittsverbrauch	36,2 l/100 km
Kraftstoffverbrauch bei konstant 50/60 km/h . .	
	21,5/21,8 l / 100 km
Geräusche	
Innengeräusche vorn, Mitte, Heck in dB(A) bei 50/60 km/h	
vorn	62,2/66,5 dB(A)
Mitte	62,9/67,8 dB(A)
Heck	67,8/70,1 dB(A)

dem Citea nicht, nur ein Gelenkbus fehlt noch im VDL-Sortiment. Wer sich auf den Niederländer einlässt, möchte bei Großraumbussen nicht den Anbieter wechseln müssen. **WOLFGANG TSCHAKERT**

Die Zukunft hat begonnen

Ihre Premiumbusse von VISEON



made in Bavaria

VISEON Bus GmbH
Gottlob-Auwärter-Str. 1-3
94431 Pilsting
Deutschland



Reisebusse
C-series



Trolleys
L-series



Überlandlinien-Doppeldecker
L-series



Neoplan Flughafenbusse
A-series

VISEON-bus.com
T +49 (0)9953.98099.0
Info@VISEON-bus.com